IX. അറിയിപ്പ്

മി. സ്പീക്കർ: ഒരു അനൗൺസ്മെന്റുണ്ട്. അതായത് ഈ ബിൽ നേരത്തെ പരിഗണനയ്ക്കെടുത്തു. രണ്ടാമത്തെ ബില്ലും എടുത്തു. ഇത് തിരിച്ചു വന്ന് പരിഗണിക്കേണ്ട ലിസ്റ്റിൽ ഒന്ന് 13-ാം തീയതിയും അടുത്തത് 14-ാം തീയതിയുമാണ് ജൂലായ് 13-ാം തീയതി സഭയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ 14-ാം തീയതിയിലേക്കും. 14-ാം തീയതിയിലേക്ക് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫയർഫണ്ട് (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ 13-ാം തീയതിയിലേക്കും മാറ്റി ഭേദഗതി വരുത്തണം. സഭയുടെ അനുമതിയോടെ കാര്യോപദേശക സമിതിയുടെ 25-മത് റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകളിൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ മാറ്റം വരുത്തുകയാണ്.

നിയമനിർമ്മാണ കാര്യം (തുടർച്ച)

(3) 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (അമെന്റ്മെന്റ്) ബില്ലിന്റെ അവതരണവും സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയവും

ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി തൊഴിൽവകുപ്പുമന്ത്രി: (ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ) സർ, 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഓർഡിനൻസ് പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ട് സത്വര നിയമ നിർമ്മാണം നടത്താനുണ്ടായ സാഹചര്യം വിശദീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള സ്റ്റേറ്റുമെന്റും മേശപ്പുറത്തു വയ്ക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : ബിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി: (ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ) സർ, 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ പൊതുമരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും എന്ന V-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഗ്രാമവികസനവും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. സി. എഫ്. തോമസ്): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ : ഈ ചർച്ചയിൽ വളരെ ഗൗരവമുള്ള ഒരു പ്രശ്നം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരേണ്ടതുണ്ട്. ഇത് 14-ാം തീയതി അവതരിപ്പിക്കുമെന്നാണ് ഞാൻ വിചാരിച്ചത്. ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തിൽ ഈ വിഷയം കൊണ്ടുവരേണ്ടതാണ്. കാരണം ഈ ബിൽ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ ഈ പ്രശ്നം പരിശോധിക്കേണ്ട വിഷയമാണ്. ഈ ബിൽ പൈലറ്റ് ചെയ്യുന്ന തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി എങ്കിലും ഈ പ്രശ്നം സർക്കാരിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരണം. ട്രാൻസ്പോർട്ട് മേഖലയിൽ ഇന്ന് പ്രവർത്തിക്കുന്ന സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെ നിലനിൽപ്പ് ചോദ്യം ചെയ്തതിനെ സംബന്ധിച്ച്, ട്രാൻസ്പോർട്ട് വ്യവസായത്തിൽ സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഇന്ന് നേരിട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രതിസന്ധിക്ക് ടാക്സുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള വിഷയത്തിന് പരിഹാരം കാണാൻ ഈ ബില്ലിനകത്ത് വ്യവസ്ഥ കൊണ്ടുവരാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകണം. വളരെ ഗൗരവമുള്ള ഒരു പ്രശ്നമാണിത്. അങ്ങ് കോമോസിന്റെ ചുമതലക്കാരനായതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഈ വിഷയം ഉന്നയിക്കുന്നത്. ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം നമ്പർ 42182/ടി.സി. 2/75 പി.ഡബ്ല്യു. എന്ന ഉത്തരവ്മൂലമാണ് കേരളത്തിലെ സഹകരണ മേഖലയിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് 30 ശതമാനം ടാക്സ് കൺസഷൻ നിലനിന്നിരുന്നത്. അത് ഇപ്പോൾ നിലവിലില്ല. ആ സാഹചര്യത്തിൽ ഈ മേഖല ഇന്ന് ആകെ തകർച്ചയിലാണ്. ടാക്സുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു നിയമം കൊണ്ടുവരുന്ന അവസരത്തിൽ ഈ നിയമത്തിന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്ന വസ്തുത എന്ന നിലയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻപിൽ ഇത് സജീവമായി നിൽക്കുകയാണ്. 1987 ആഗസ്റ്റ് മാസം 11-ാം തീയതി ഈ നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്തു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപന പ്രകാരം 1991 ഡിസംബർ മാസം 31 മുതൽ നിലവിലിരുന്ന 30 ശതമാനം ടാക്സ് കൺസഷൻ ഈ സഹകരണ മേഖലയ്ക്ക് നഷ്ടപ്പെട്ടത്. ഇത് കോമോസിന്റെ പ്രസിഡന്റായിരുന്ന അങ്ങയ്ക്ക് ബോദ്ധ്യപ്പെടാൻ കഴിയുന്നതല്ലേ? ഈ ബിൽ സഭയിൽ കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ സഹകരണമേഖലയിലെ നിലവിലുള്ള മോട്ടോർ വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങൾ ടാക്സിന്റെ കാര്യത്തിൽ അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പരിഹരിക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് നിരന്തരമായി സർക്കാരിനെ സമീപിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 2003 ഫെബ്രുവരി 19-ാം തീയതി അങ്ങ് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന കോമോസിന്റെയും കേരള കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെയും സി.സി.റ്റി.യുടെയും പോപ്പുലർ കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റേയും പ്രതിനിധികൾ, (അതിൽ കോൺഗ്രസുണ്ട്, ആർ.എസ്.പി. ഉണ്ട്, സി.പി.ഐ. ഉണ്ട്, സി.പി.ഐ.(എം.) ഉണ്ട്.) സംയുക്തമായി കേരളത്തിലെ മുഖ്യമന്ത്രിക്കും സഹകരണ, ഗതാഗത, ലേബർ വകുപ്പ് മന്ത്രിമാർക്കും ഇവർ ഒരു മെമ്മോറാണ്ടം സമർപ്പിച്ചു. ആ സാഹചര്യത്തിൽ ഈ പ്രശ്നം സഭയുടെ മുൻപിൽ കൊണ്ടുവരാൻ ഞാൻ ബാദ്ധ്യസ്ഥനാണ്. പത്തറുന്നൂറോളം തൊഴിലാളി കുടുംബങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമാണിത്. 1975-ൽ ഒരു നിയമംമൂലം കൊണ്ടു വന്ന ആനുകൂല്യം, ടാക്സിന്റെ കൺസെഷൻ 1991 ഡിസംബർ മാസം മുതൽ ഇല്ല. ടാക്സ് കൺസഷൻ ഇല്ലാത്തതുകാരണം നിരവധി ബുദ്ധിമുട്ടുകളാണ് ഉണ്ടാകുന്നത്. 1988-ലെ കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്ട് ഭേദഗതി ചെയ്തതോടുകൂടി സഹകരണ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുള്ള എല്ലാ പരിഗണനയും പോയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് പറഞ്ഞത് ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രിയുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തിൽ ഈ പ്രശ്നം ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന്. ലേബർ വകുപ്പ് മന്ത്രിക്ക് ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നിവേദനം കൊടുക്കാൻ എന്റെ കൂടെ വന്ന ആളെന്ന നിലയ്ക്ക് അങ്ങ് തന്നെ പൈലറ്റ് ചെയ്താൽ എന്തു ചെയ്യും? കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ആക്ട് 1988-ൽ ഭേഗതി ചെയ്തതോടുകൂടി

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കഴിഞ്ഞാൽ എല്ലാ ആനുകൂല്യങ്ങളും സഹകരണ മേഖലയിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനാണ് കിട്ടിയിരുന്നത്. ആ ഫിസുകളുടെ കൺസഷൻ ഉൾപ്പെടെ നിർത്തിയില്ലേ? ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ പെർമിറ്റ് കിട്ടാനുള്ള ആനുകൂല്യം പോലും നഷ്ടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ടാക്സിന്റെ കൺസഷൻ പ്രധാനമാണ്. ഈ ബില്ലിനകത്ത് അതുകൂടി ചേർക്കാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് സൗമനസ്യം കാണിക്കണം. നിലവിലുള്ള ടാക്സ് 30 ശതമാനം സഹകരണ മേഖലയിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന കൺസഷൻ നിലനിർത്തിക്കൊടുക്കണമെന്ന ആവശ്യം സർക്കാരിന്റെ മുന്നിലിരിക്കുമ്പോഴാണ് ഈ ബിൽ സഭയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്. സർക്കാരിന് ഇതിനകത്ത് ഉൾപ്പെടുത്താമായിരുന്നു. അത് ടാക്സുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ബില്ലിലല്ലാതെ എവിടെയാണ് ഉൾപ്പെടുത്തുന്നത്? മന്ത്രിയുടെ മറുപടി വേണം. കോമോസിന്റെ മുതലാളിയായിരുന്നു എന്നാണല്ലോ പറഞ്ഞത്. അതിന് വേറെ ബിൽ കൊണ്ടുവരുമോ? ഗസറ്റ് നോട്ടിഫിക്കേഷൻ വേണം. ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനത്തിന്റെ ഡീറ്റെയിൽസാണ് ഞാൻ സഭയിൽ പറഞ്ഞത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി നമുക്ക് അത് ഉൾപ്പെടുത്താൻ കഴിയണം. കേരള ട്രാൻസ്പോർട്ട് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ സംരക്ഷിക്കാനുള്ള വ്യവസ്ഥകൂടി ചേർത്ത് ഈ ബില്ല് സമ്പുഷ്ടമാക്കണം.

ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി : സർ, 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി 1-12-2005 വരെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഇവിടെ നേരത്തെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഇന്ന് ഇത് ഷെഡ്യൂൾ ചെയ്തപ്പോൾ മുന്നാമത്തെ ബില്ലിന്റെ കോൺസിക്വൻഷ്യൽ അമെന്റ്മെന്റാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ രണ്ടാമത്തേത്. സമയം ലാഭിക്കാമായിരുന്നു. മേലിലെങ്കിലും ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ, ഞാൻ ആരെയും കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നതല്ല. ചെയറിനോട് റിക്വസ്റ്റ് ചെയ്യുകയാണ് ഈ രീതിയിലുള്ള നടപടി ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ അഞ്ച് പ്രത്യേക നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന ആമുഖമായ ഒരു അഭ്യർത്ഥന എനിക്കുണ്ട്. ഈ ബില്ലിലെ സെക്ഷൻ നാലിന് ചെറിയ അമെന്റ്മെന്റ് മാത്രമാണുള്ളതെങ്കിലും കാര്യം യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. കഴിഞ്ഞ ബില്ലിലെ ചർച്ചയിൽ അംഗങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഇവിടെ 1985-ലാണ് ഈ നിയമം പാസ്സാക്കിയത്. 1986-ൽ ഇത് നടപ്പിലാക്കി. 19 വർഷം കഴിഞ്ഞു. ഈ 19 വർഷമായിട്ടും 10 ലക്ഷം തൊഴിലാളികളുള്ള മേഖലയിൽ 59,000 തൊഴിലാളികൾക്ക് മാത്രമേ ഇതിൽ അംഗമാകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ. 19 വർഷം അപ്പുറവും ഇപ്പുറവും മാറിമാറി കേരളം ഭരിച്ചു. ആരും ചെയ്യാത്ത ഒരു നല്ല കാര്യം യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ്, വകുപ്പു മന്ത്രി കണ്ടുപിടിച്ച് ഈ ക്ഷേമനിധി ലെവിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചത് ഏറ്റവും നന്നായി. അതിനു തയ്യാറായ ഗവൺമെന്റിനെ ഞാൻ ആത്മാർത്ഥമായി അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഒരുപാട് കണക്കുകൾ ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ക്ഷേമനിധി ബോർഡിലെ സംശയം ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഏതാണ്ട് സമാനസ്വഭാവമുള്ള ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളെ ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് അതിന്റെ പ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമമാക്കണമെന്നാണ് ഈ സംഘവികാസങ്ങൾ നമ്മെ ഓർമ്മിപ്പിക്കുന്നത്. എന്ത് ഉദ്ദേശലക്ഷ്യത്തിനുവേണ്ടിയാണോ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് രൂപീകരിച്ചത് അതിൽ നിന്നു പലപ്പോഴും പല ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളും അകന്നു പോകുന്ന ഒരു കാഴ്ച നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നു. ഇന്ത്യയിലെ നിയമസഭകളിൽ തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ച് ഒരുപാട് നിയമനിർമ്മാണം നടത്തിയ സഭയാണ് കേരള നിയമസഭ. പലപ്പോഴും നാം കൊണ്ടുവന്ന നിയമ നിർമ്മാണങ്ങളുടെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ അർഹിക്കുന്ന വിഭാഗത്തിനു എത്തിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ധാരാളം പാകപ്പിഴയുണ്ടാവുകയാണ്. എനിക്ക് ആമുഖമായി പറയാനുള്ളത് ഇന്നു ഈ നിയമം പാസാക്കിയശേഷം ഇതിൽ അംഗമായിരിക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾ, ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാക്കൾ അതുപോലെതന്നെ ഇതിന്റെ ഉടമകൾ അവരുടെ പ്രതിനിധികൾ ഇവരുടെയെല്ലാം സംയുക്ത യോഗം തൊഴിൽ വകുപ്പ് മന്ത്രി മുൻകൈയെടുത്തു വിളിച്ചുകൂട്ടി ഇനിയെങ്കിലും ഇത്തരം അപാകത പരിഹരിച്ച് എങ്ങനെ മുന്നോട്ട് പോകാൻ കഴിയുമെന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ആഴത്തിലുള്ള ചർച്ച നടത്തണമെന്നാണ്. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം, ഇവിടെ അമെന്റ്മെന്റ് എന്തിനുവേണ്ടി കൊണ്ടുവന്നു, ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ 10 ലക്ഷം തൊഴിലാളികളുള്ള ഈ മേഖലയിൽ 10 ശതമാനംപോലും അംഗങ്ങളായി ചേർന്നിട്ടില്ല. ഇവർ അംശദായം അടയ്ക്കുന്നില്ല. പല മാർഗ്ഗങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടും, പലരും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അതിനുള്ള സംവിധാനം നമുക്കില്ല. ഉദ്യോഗസ്ഥ സംവിധാനമില്ല. അതൊക്കെ വളരെ അപര്യാപ്തമാണ്. എങ്കിലും ഒരു നിയമം പാസാക്കിയാൽ ആ നിയമം അനുസരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കാൻ എല്ലാവരും ബാധ്യസ്ഥരാണ്. നിർഭാഗ്യവശാൽ ബസ്സുടമകൾ അത് അടയ്ക്കുന്നില്ല എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ അമെന്റ്മെന്റ്. കാർട്ടർലിയായി കാശ് അടയ്ക്കാം. കാർട്ടർലി കാശ് അടയ്ക്കാൻ ഒരു വാഹന ഉടമ ചെല്ലുമ്പോൾ അതോടൊപ്പം ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ അംശദായം അടച്ച ഒരു രസീതുകൂടി കാണിക്കണമെന്നത് ഏറ്റവും ഉചിതമായ മാർഗ്ഗമായി ഞാൻ കാണുകയാണ്. അതിൽ തർക്കിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. ഇവിടെ ലേബർ വകുപ്പുമന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ബില്ലിന്റെ ചർച്ചയ്ക്ക് മറുപടി പറഞ്ഞതുപോലെ ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാരും ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രനും ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ആരാണ് തൊഴിലാളി? അതിനു വ്യവസ്ഥയുണ്ടാകണ്ടേ? ഒരു ബസ് ഉടമ ഇതിൽത്തന്നെ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് എന്താണ്; സ്വന്തക്കാരെയും ബന്ധുക്കളെയും വച്ച് ഓടിക്കുന്നു. ബോഗസായിട്ടുള്ള പാർട്ട്ണർഷിപ്പ് കാണിക്കുന്നു. അതിനൊക്കെ വ്യവസ്ഥ നമുക്കുണ്ടാക്കണ്ടേ? അതിനും ലേബർ വകുപ്പു മുൻകൈയെടുത്ത് ഒരാൾ ഒരു വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ, ഒരു വാഹനം നിരത്തിലിറക്കുമ്പോൾ ഒരു വ്യവസ്ഥയുണ്ടാകണം. ആരാണ് തൊഴിലാളി, എത്ര തൊഴിലാളിയാകാം. അതിന് ഒരു സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ലേബർ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് കൊടുക്കണം. അതിനു വ്യക്തമായ വ്യവസ്ഥയുണ്ടാകണം. ഞാൻ ഒരു ബസ് വാങ്ങിയാൽ തമ്പാനൂരിൽ പ്രൈവറ്റായിട്ട് ഓടിച്ചാൽ ആരാണ് തൊഴിലാളി എത്ര പേരാണ് തൊഴിലാളി ഈ വ്യവസ്ഥയുണ്ടാകണ്ടേ, അതിനു കാർഡ് കൊടുക്കണ്ടേ, ഇവിടെ ചുമട്ടുതൊഴിലാളിക്കുവരെ കാർഡുള്ള കാലഘട്ടമാണ്. ഞാൻ പറയുന്നത് ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ എവിടെയെങ്കിലും വീഴ്ച ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് മനസ്സിലാക്കി ഒരു വ്യവസ്ഥാപിത മാർഗ്ഗം ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട് നമുക്ക് മുന്നോട്ട് പോകാൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കഴിഞ്ഞാൽ തൊഴിലാളിക്ക് ഗുണമുണ്ടാകും, ഗവൺമെന്റിനു ഗുണമുണ്ടാകും ക്ഷേമനിധി ബോർഡിനും ഗുണമുണ്ടാകുമെന്നാണ് എനിക്ക് അതേക്കുറിച്ചു പറയാനുള്ളത്. ഇവിടെ ഞാൻ കണക്കുകളൊന്നും അവതരിപ്പിക്കുന്നില്ല. ഇവിടത്തെ മൊത്തം വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം 7,30,119 ആണ്. ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത് 16,614 മാത്രമാണ്. ഇനിയും ഏതാണ്ട് 9,93,168 വാഹനങ്ങൾ വിവിധ കാറ്റഗറികളിലായി ഇതിൽപ്പെടുത്താൻ കിടക്കുന്നുയെന്ന യാഥാർത്ഥ്യം നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. അതിന്റെ അപാകത പരിഹരിക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ടവരുടെ ഒരു യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടണം, ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് ഉണ്ടായിട്ടും ആനുകൂല്യങ്ങൾ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടും കാര്യമില്ല. പ്രഖ്യാപിക്കുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകാനും ക്ഷേമനിധികൾ ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുവെന്നു ഉറപ്പു വരുത്താനുമുള്ള നടപടികൂടിയെടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഇതേക്കുറിച്ച് പറയാനുള്ളത്. മറ്റൊരു കാര്യം ഇത് വളരെ റിസ്ക്കുള്ള ഒരു മേഖലയാണ്. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് രംഗം എന്നു പറയുന്നത് ഒരുപാട് അപകടമുള്ള ഒരു മേഖലയാണ്. നിർഭാഗ്യവശാൽ അവർക്ക് ആവശ്യമുള്ള സോഷ്യൽ സെക്യൂരിറ്റി ഇതിനകത്തില്ല എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. അതോടൊപ്പംതന്നെ മറ്റൊരു കാര്യംകൂടിയുണ്ട്. ഇവിടെ പബ്ലിക്ക് കാരിയർ, ഒരുപാടുണ്ട് റോഡപകടം ഉണ്ടാകുന്ന കാലഘട്ടമാണ്. ഈ കാര്യം സഭ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ തൊഴിലാളികളെക്കുറിച്ച് അവരുടെ ആനുകൂല്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് എല്ലാം പറയുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ നമ്മുടെ സാമൂഹിക രംഗത്തുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ കൂടി ചർച്ച ചെയ്യണമെന്നാണ് എനിക്കിവിടെ പറയാനുള്ളത്. ഇവിടെ ഒരാൾ മോട്ടോർ ഓടിച്ചുപോയി അപകടം സംഭവിച്ചാൽ അത് അയാളെ മാത്രം ബാധിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. മറിച്ച് പബ്ലിക്ക് അതല്ല, ഒരു ബസ് അതല്ല, ഒരു ഓട്ടോറിക്ഷ അതല്ല, ഒരു മിനിബസ് അതല്ല, ഒരു ടെംപോ അതല്ല, ഒരു ട്രക്കർ അതല്ല. എട്ടും പത്തും നാല്പതും ആളുകൾ യാത്ര ചെയ്യുന്ന ബസിൽ മദ്യപിച്ച് വണ്ടിയോടിക്കുന്ന ഒരു ഡ്രൈവർ ഉണ്ടെങ്കിൽ പെർമനന്റായി അയാളുടെ ലൈസൻസ് ക്യാൻസൽ ചെയ്യാനുള്ള ഒരു നിയമം നമുക്ക് ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയണം. ജനങ്ങളുടെ സോഷ്യൽ സെക്യൂരിറ്റിയെ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമാണ്. സാമൂഹിക പ്രശ്നമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി എം. കെ. മുനീറിന്റെ കണക്കനുസരിച്ച് ഒരു ദിവസം വീട്ടിൽ നിന്നു ഇറങ്ങുന്ന ആളുകളിൽ 10 പേർ തിരിച്ചുവരുന്നില്ല. നമ്മുടെ ലോറികളുടെ അമിത ഓട്ടം, ബസ്സുകളുടെ അമിത ഓട്ടം എന്നിവ കാരണം എന്ത് അപകടമാണ് ഈ രാജ്യത്ത് വലിച്ചു വയ്ക്കുന്നത്. അത് കൂടുതൽ സംഭവിക്കുന്നത് ഓവർ ടേക്കും ഡ്രൈവർമാരുടെ അമിതമായ മദ്യപാനവും കൊണ്ടാണ്. പബ്ലിക്ക് കാര്യത്തിലെങ്കിലും പ്രൈവറ്റ് വെഹിക്കിൾസ് സ്ട്രിക്ടായിട്ട് നിയമം പാലിക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണം. ഞാൻ തൊഴിലാളികൾക്കെതിരായി പറയുന്നതല്ല. ജനങ്ങളുടെ ജീവനെ ബാധിക്കുന്ന വലിയ പ്രശ്നമാണ്. കേരളത്തിൽ അപകടങ്ങൾ പെരുകുകയാണ്. അതുകൂടി നമ്മൾ ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് ഈ ബില്ലിന്റെ ചർച്ചയിൽ എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അതുപോലെ തന്നെ ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്ന സമയത്ത് ഒരു പഴുതും ഇല്ലാതെ വളരെ സ്ട്രിക്ടായിട്ട് നിയമങ്ങൾ അനുശാസിച്ചു മാത്രമേ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഓടിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ലൈസൻസ് കൊടുക്കാൻ പാടുള്ളൂ. ഇപ്പോൾ ചില ടെസ്റ്റുകളൊക്കെ നടത്തുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ അതൊന്നും പൂർണ്ണമാണെന്ന അഭിപ്രായം എനിക്കില്ല. അതേ സമയം ഇത്തരം ബില്ലുകൾ സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ ജീവനക്കാരെ ബാധിക്കുന്ന തൊഴിലാളിയെ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ നമ്മൾ പരിഹരിക്കുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ ഇതിനകത്തുള്ള സാമൂഹിക പ്രശ്നം മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് അതിനുകൂടി പരിഹാരം ഉണ്ടാകുന്ന രീതിയിൽ മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകണം. വളരെ പ്രയോജനപ്രദമായ ഈ രംഗത്തെ തൊഴിലാളികൾക്ക് വളരെ ഗുണം ചെയ്യുന്ന ഒരു നല്ല അമെന്റ്മെന്റാണ് ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത് ഈ അമെന്റ്മെന്റ് കൊണ്ടു വരാൻ തയ്യാറായ ഗവൺമെന്റിനെ അഭിനന്ദിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ ഭേദഗതി മൂവ് ചെയ്യുന്നു.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ, 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഈ ബില്ലിനോട് പൊതുവിൽ യോജിപ്പ് പ്രഖ്യാപിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ പത്തു ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളുടെ എല്ലാ സംഘടനകളും ഇത്തരമൊരു നിയമം പാസ്സാക്കണമെന്നുള്ള അഭിപ്രായമാണ് പൊതുവിൽ പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. 1985-ൽ ബിൽ പാസ്സാക്കുകയും 1986-ൽ നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്തുവെങ്കിലും ഈ ബില്ലിന്റെ പരിധിയിൽ അമ്പത്തൊമ്പതിനായിരം തൊഴിലാളികൾ ഉണ്ടെന്നു ബഹുമാന്യനായ തമ്പാനൂർ രവി പറഞ്ഞു. എന്റെ കണക്കിൽ നാല്പത്തിയയ്യായിരം തൊഴിലാളികളാണുള്ളത്.

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ):* ഓരോ വർഷവും മാറും.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: വെരിയേഷൻ ഉണ്ടാകും. ഏതായാലും പരമാവധി പോയാലും ഇപ്പോൾ അമ്പതിനായിരം അല്ലെങ്കിൽ അറുപതിനായിരത്തിൽ താഴെ തൊഴിലാളികൾ മാത്രമേ ഇതിന്റെ ഗുണഫലം ലഭിക്കുന്നവരായി വന്ന് കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ എന്നുള്ളത് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ ബില്ലിന്റെ പോരായ്മയായി നിലനില്ക്കുകയാണ്. അത് ഒരു കോടതി വിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലും. പരമാവധി ഉടമകൾ, അതിൽത്തന്നെ നാല്പത്തിയഞ്ചായിരം അല്ലെങ്കിൽ അമ്പതിനായിരത്തോളം വരുന്ന തൊഴിലാളികളിൽ മഹാഭൂരിഭാഗക്കാരും പ്രൈവറ്റ് ബസ്സിലെ തൊഴിലാളികളാണ്. ലോറിയിൽ പണിയെടുക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർ, ക്ലീനർമാർ അതുപോലെ തൊഴിലാളികൾ, മിനി ലോറികളിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾ, തുടങ്ങി ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ മഹാഭൂരിഭാഗവും വന്നിട്ടുള്ളത് പ്രൈവറ്റ് തൊഴിലാളികൾ ആണെന്നുള്ളതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അംശദായം ഈടാക്കുന്നതിലും ക്ഷേമനിധിയിൽ വരുന്നതിനും ഉടമകളെ നിർബന്ധിക്കുന്നതിന് സഹായകരമായിട്ടുള്ള ബില്ല് എന്ന നിലയ്ക്ക് തീർച്ചയായിട്ടും ഞങ്ങൾ ഇതിനോട് യോജിക്കുകയാണ്. ഞാൻ വളരെ ഗൗരവതരമായ, നേരത്തേ ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ സൂചിപ്പിച്ച ഒരു പ്രശ്നംതന്നെ വീണ്ടും ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയാണ്. പ്രൈവറ്റ് ബസ് ഉടമകളുടേയും അതുപോലെതന്നെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ലോറി ഓപ്പറേറ്റേഴ്സിന്റേയും ഇന്നലെ തുടങ്ങിയ സമരത്തെപ്പറ്റി ഇന്നും ഇന്നലെയും ഇവിടെ ചർച്ച നടക്കുകയാണ്. അതിൽ അവർ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു പ്രധാന ഡിമാന്റ് ഈ അമെന്റ്മെന്റ് ഉപേക്ഷിക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. ബഹുമാനൃനായ മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കുന്നുണ്ടാകും. ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെയില്ല. ചർച്ചയ്ക്ക് പോയിരിക്കുകയാണ്. അവർ പെട്രോൾ, ഡീസൽ പ്രശ്നമാണ് ഉന്നയിക്കുന്നതെങ്കിലും ഉടമകളുടെ സമരത്തിൽ ഇത്തരം ഒരു നിർദ്ദേശം അവർ മുന്നോട്ടു വച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രധാനികളുടേയും പ്രമാണികളുടേയും പ്രശ്നം വരുമ്പോൾ നിലപാട് അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും മാറ്റുകയും അവർക്കൊപ്പം നില്ക്കുകയും ചെയ്യുന്ന പൊതു പ്രവണതയുള്ള ഒരു ഗവൺമെന്റാണ് യു.ഡി.എഫ് ഗവൺമെന്റ് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് മുതലാളിമാർക്കൊപ്പം നില്ക്കുവാനുള്ള പ്രവണത നിങ്ങൾ പ്രകടിപ്പിക്കും എന്നുള്ള സഹജവാസന ബന്ധമായിട്ടുള്ള ഒരു സ്വഭാവമാണ് നിങ്ങളുടേത്. ഇതിൽ നിങ്ങൾ വഴങ്ങരുതെന്ന് ഈ അവസരത്തിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ ലോറികളും ലൈറ്റ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിളും ഉൾപ്പെടുത്താൻ ആവശ്യമായിട്ടുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം. ഇതിൽത്തന്നെ എനിക്ക് ഒരു ആശങ്കയുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്നതിനു മുമ്പ് ഈ ബസ് ഉടമകളും ലോറി ഉടമകളും ക്ഷേമനിധിയിൽ അംശദായം അടച്ചിട്ടുള്ള കടലാസ് കൊണ്ടുവരണമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ആട്ടോമാറ്റിക് ആയിട്ട് അവരെല്ലാം ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ ഭാഗമായി വരുകയാണ്. അത് നില്ക്കുമോ എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ സംശയമുണ്ട്. കോടതി പറഞ്ഞത് രജിസ്ട്രേഷന്റെ സമയം മുതൽ പിടിക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. വാഹനം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന സമയത്തുതന്നെ ആ വാഹനത്തിൽ എത്ര തൊഴിലാളികൾ ഉണ്ടാകും എന്നതു സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തത ഉണ്ടാക്കി അവരെ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കൊണ്ടുവരാനുള്ള നീക്കം നടത്തണമെന്നാണ് കോടതിവിധിയിൽ പ്രത്യേകം പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. പക്ഷേ രജിസ്ട്രേഷൻ സമയത്ത് നമ്മൾ പിടിക്കുന്നില്ല. ടാക്സ് അടയ്ക്കുവാൻ ചെല്ലുമ്പോൾ ക്ഷേമനിധിയിൽ അടച്ചതിന്റെ ചീട്ടുകൂടി കൊണ്ടുചെല്ലണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. അത് നിയമപരമായി നില്ക്കുമോ; അവർ വീണ്ടും കോടതിയിൽ പോകുമോ എന്നുള്ള പ്രശ്നമെല്ലാം ഒരു ആശങ്കയായിട്ട് ഞാൻ ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിക്കുകയാണ്. ഏതു തരത്തിലാണെങ്കിലും കേരളത്തിലെ തൊഴിലാളികളെ വച്ച് ജോലി ചെയ്യുന്ന ബസ്സുകളും അതുപോലെതന്നെ ലോറികളും മിനി ബസ്സുകളും ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരെ (ആട്ടോറിക്ഷയ്ക്ക് വേറെ സ്കീമുള്ളതുകൊണ്ട് അവർ ഇതിനകത്ത് വരുന്നില്ല.) ഉൾപ്പെടുത്താൻ ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ശ്രമം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണം. അതുപോലെതന്നെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം; ടൂറിസ്റ്റ് വെഹിക്കിൾസിന്റെ കാര്യമാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെ ഇല്ല. മുവായിരത്തോളം വരുന്ന ടൂറിസ്റ്റു വണ്ടികൾ കേരളത്തിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. വാഹന നികുതി സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു നിയമവും അവർക്ക് ബാധകമല്ല എന്ന രൂപത്തിലേക്കുള്ള ഒരു നില സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുഴുവൻ തട്ടിപ്പ് നടക്കുകയാണ്. ആ തട്ടിപ്പിൽ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും പങ്കാളികളാണ്. ഇത് ടാക്സ് സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു അമെന്റ്മെന്റ് ആയതുകൊണ്ട് ഞാൻ കൂടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞുവെന്നേയുള്ളൂ. സ്പീക്കർ സമയപരിധി പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിന്റെ വിശദാംശത്തിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വാഹന നികുതി തട്ടിപ്പു നടത്തുന്ന ടൂറിസ്റ്റു ബസ്സുകളെ നിയന്ത്രിക്കണം. സ്കൂൾ ബസ്സുകളുടെ കാര്യം ഉപേക്ഷിക്കാം. കാരണം അവർക്ക് പ്രത്യേക വരുമാനമില്ല. സ്കൂളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്; നികുതി തട്ടിപ്പു നടത്തുന്ന ഒന്നാണെന്ന് അവരെ പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിടത്തോളം മൂവായിരത്തോളം ടൂറിസ്റ്റ് ബസ്സുകൾ ഉള്ളതിൽ പത്തോ മുന്നൂറോ ബസ്സുകൾ മാത്രമാണ് മര്യാദയ്ക്ക് കാശടയ്ക്കുന്നത്. അതുതന്നെ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ വെഹിക്കിൾ ഇൻസ്പെക്ടർമാർക്ക് ഉടമസ്ഥാവകാശമുള്ള ബസ്സുകളുണ്ട്. എറണാകുളത്തുള്ള കമ്പനിയുടെ പേര് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. എറണാകുളം കോഴിക്കോട് റൂട്ടിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ഒരു ടൂറിസ്റ്റ് വെഹിക്കിളിന്റെ ഉടമ എറണാകുളത്തെ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥനാണ്. ഇത് എല്ലാ മേഖലയിലും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ അഴിമതി നടക്കുന്ന ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റാണ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ്. ഇതിന്റെ മന്ത്രിയായിട്ട് ഏതു ശക്തൻ വന്നാലും അവരെല്ലാം ദുർബ്ബലനായിപ്പോകുന്ന അവസ്ഥയുള്ള ഒരു വകുപ്പാണ്. മന്ത്രി ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല. ഒന്നും പറയാതിരിക്കുവാൻ പറ്റുകയില്ല. വടക്കൻ മേഖലയിലേക്കെല്ലാം വണ്ടി വരുകയാണ്. കോട്ടയം, പടന്നക്കാട് അതുപോലെതന്നെ വയനാട്ടിലേക്കെല്ലാം, ഇതിൽ വല്ല നികുതിയും അവർ അടയ്ക്കുന്നുണ്ടോ? കൃത്രിമ ഏർപ്പാടുകൾ നടക്കുകയല്ലേ? നൂറു കണക്കിന് ബസ്സുകൾ ഓടുകയല്ലേ? ഏതാണ്ട് മൂവായിരത്തോളം ബസ്സുകൾ ഈ രൂപത്തിൽ പല റൂട്ടിലേക്കും കൃത്രിമമായി ഓടുകയാണ്. അതുപോലെ ഇന്റർ ഡിസ്ട്രിക്ട് സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന സമയത്ത് അവർ അതത് ആർ.ടി.ഒ.യിൽനിന്ന് പെർമിഷനും ഓടുന്ന റൂട്ടിലുള്ള സ്ഥലത്തുനിന്ന് കൗണ്ടർ സൈനും വാങ്ങണമെന്നുണ്ട്. ഇവരെല്ലാം ടാക്സ് കൊടുക്കാതെ ഇവേഡ് ചെയ്തു പോകുന്ന സമ്പ്രദായം ഉണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ ജി-ഫോം കൊടുക്കുന്നതിൽ കൃത്രിമം നടത്തുന്നുണ്ട്. ഇങ്ങനെ യഥാർത്ഥത്തിൽ ലക്ഷക്കണക്കിനു രൂപയുടെ ടാക്സ് ഇവേഷൻ നടത്തുന്ന ഒരുകൂട്ടർ ഉണ്ട്. ഉടമകൾ വലിയ ഉടമകളല്ല എന്ന ന്യായം പറഞ്ഞിട്ട് കാര്യമില്ല. അവരുടെകൂടി നികുതി പിരിച്ചെടുക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുണ്ട്. ആ മേഖലയിൽ ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. ഞാൻ ഇപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രികൂടി വന്നതുകൊണ്ട് ഒരു കാര്യം പറയുകയാണ്. അല്ലെങ്കിൽ പറയണമെന്ന് വിചാരിച്ചതല്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം നാലു വർഷമായി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതിയാണ് എം.ജി.പി. ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്മെന്റ് ബാങ്കോ, ആരു പറഞ്ഞിട്ടെങ്കിലും ലജനാവിൽ നിന്ന് ബഡ്ജറ്റ് തുക അടക്കം നീക്കിവച്ച് ഭരണ പരിഷ്കാര നടപടി നടത്തുന്ന, ഈ ഗവൺമെന്റ് നടത്തിയ ഭരണ പരിഷ്കാരത്തിന്റെ ഒരു ഉദാഹരണംകൂടി ഞാൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കാം. ഭരണ പരിഷ്കാര നടപടിയുടെ ഭാഗമായി ടാക്സ് ഈടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇതെല്ലാം പ്രയോജനപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം കളക്ടർ കോഴിക്കോട് സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ കെട്ടിടത്തിന്റെ ചോർച്ച

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പരിഹരിക്കാൻ പോയിരുന്ന വാർത്ത മലയാള മനോരമ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. മറ്റു പത്രങ്ങളിലൊക്കെ വന്നതാണ്. അത്ഭുതകരമാണ്. നാലു കൊല്ലമായി ഖജനാവിലെ പൈസയും ചെലവാക്കി ഭരണ പരിഷ്കാര നടപടി നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ലേ? അതിന്റെ ഫലമെന്താണ്? കളക്ടർ പരിശോധിക്കാൻ ചെന്നപ്പോൾ ഇറിഗേഷൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ നടന്നതെന്താണ്? അവിടെ നടക്കുന്നത് മറ്റേ ഇടപാടാണ്. മുഖ്യമന്ത്രിയോടാണ് പറയുന്നത്. ഇപ്പോൾ ഭരണ പരിഷ്കാര നടപടി നാല് വർഷമായി നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ടല്ലോ? ഗവൺമെന്റ് പൈസയും മുടക്കി, ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ സേവനം ബഹുജനങ്ങൾക്ക് ലാഭ്യമാക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ, അവരുടെ കഴിവു വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ, എന്തെല്ലാം വാചകമടിക്കലാണ് എം.ജി.പി.യുടെ ഭാഗമായി നിങ്ങൾ പറഞ്ഞത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി കളക്ടർ വെള്ളം ചോരുന്നിടത്ത് പരിശോധിക്കുവാൻ ചെന്നപ്പോൾ ഇറിഗേഷൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ എട്ടു പത്ത് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ നല്ല ഇറിഗേഷൻ ഏർപ്പാട് ഓഫീസിൽവച്ച് നടത്തുകയാണ്. വിദേശമദ്യം ആണെന്നുള്ള വ്യത്യാസം മാത്രമേയുള്ളൂ. ഒരു അത്ഭുതകരമായ കാര്യമാണ്. കുപ്പി പിടിച്ചെടുക്കാമെന്നു പറഞ്ഞ് കളക്ടർ വീണ്ടും ചെന്നപ്പോൾ ഓഫീസിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ എണ്ണം കുറവാണ്, നാലു പേർ. കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് ഓഫീസിൽ ഇതു നടക്കും എന്നു പറഞ്ഞാൽ എന്തു ഭരണമാണ് നടക്കുന്നത്? എവിടെനിന്നും ടാക്സ് പിരിക്കുവാനാണ്?

മുഖ്യമന്ത്രി *(ശ്രീ ഉമ്മൻ ചാണ്ടി)*: കുറ്റം ചെയ്ത ഉദ്യോഗസ്ഥനെ സസ്പെന്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്ന കാര്യം അറിയാമല്ലോ?

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: അവരെ ട്രാൻസ്ഫർ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. സർവ്വീസിൽനിന്നും അവരെ സസ്പെന്റ് ചെയ്യാനുള്ള മര്യാദയെങ്കിലും കാണിക്കണ്ടേ? ഒരു ഗവൺമെന്റ് ഓഫീസിൽ വച്ച് കള്ളു കുടിച്ചിട്ട് നിങ്ങൾ ഇവിടെ എന്ത് എം.ജി.പി.യാണ് നടത്തുന്നത്. അത് കളക്ടറോട് വേണമോ എന്നു ചോദിച്ചോ എന്നറിയില്ല. അവർ സ്ത്രീ ആയതുകൊണ്ട് ആയിരിക്കാം.

ശ്രീ S. കെ. ശിവകുമാർ : സർക്കാർ ഓഫീസിലിരുന്നു മദ്യപിക്കുന്നവർക്ക് സ്ഥലംമാറ്റം കൊടുക്കുന്ന മന്ത്രിയുടെ ഉദാര മനസ്കത സമരം ചെയ്യുന്ന ചെറുപ്പക്കാരോടുകൂടി കാണിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ എത്രയോ നല്ലതായിരുന്നു.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: ഇത് വടക്കുനിന്നും തെക്കോട്ട് അല്ല. മാറ്റം കിട്ടേണ്ട ആളുകൾ ഇപ്പുറമായിരുന്നെങ്കിൽ ഇങ്ങനെ ചെയ്താൽ മതിയായിരുന്നുവെന്ന് ഒരു പത്രത്തിൽ കാർട്ടൂൺ കണ്ടു. ടാക്സ് ഇവേഷൻ നടത്തുന്ന സമ്പ്രദായത്തിലൊന്നും ഇടപെടാൻ ഭരണപരിഷ്കാര നടപടികൾക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അത് സമ്പൂർണ്ണ പരാജയമായിരുന്നു എന്നുള്ളതിന്റെ തെളിവാണ് ഗവൺമെന്റ് ഓഫീസുകളുടെ ഈ നില എന്നുമാത്രം സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. ഒരു കാര്യംകൂടി പറഞ്ഞു നിർത്താം. ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ് മന്ത്രി ആ ചർച്ചയ്ക്ക് പോയതാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി ഒരു അമെന്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വേറെയൊന്നും ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞില്ല എങ്കിൽത്തന്നെയും വിട്ടുവീഴ്ച, മനോഭാവം എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് നിങ്ങൾ വലതുപക്ഷ ചായ്വുള്ള ആളുകളാണ് എന്നുള്ളതുകൊണ്ടും മുതലാളിമാരുടെ കാര്യം വരുമ്പോൾ നിങ്ങൾ ചാഞ്ചാടും എന്നുള്ള ആശങ്ക ഞാൻ ഒരിക്കൽക്കൂടി പ്രകടിപ്പിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ പത്തു ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളുടെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് എന്ന നിലയ്ക്ക് ഇത് അനുവദിച്ചു കൊടുക്കാൻ സന്നദ്ധമാകണം. അതുപോലെതന്നെ നിയമപരമായ തടസ്സങ്ങൾ അവസാനിപ്പിച്ച് കൂടുതൽ ഉടമകളെ നിയമത്തിന്റെ പരിധിയിലേക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ ആവശ്യമായിട്ടുള്ള വ്യവസ്ഥ സ്വീകരിക്കണം.

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി *(ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ)*: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ടി. കെ. ദേവകുമാറിന് ബഹുമാന്യനായ മത്തായി ചാക്കോയുടെ പ്രസംഗം കേട്ടപ്പോൾ മുതലാളി പക്ഷം എവിടെയാണെന്നുള്ളത് മനസ്സിലായിക്കാണുമെന്ന് വിചാരിക്കുന്നു. ഈ ബില്ലിൽ മുതലാളിമാർ ഏറ്റവും കൂടുതൽ എതിർക്കുന്ന ഒരു വകുപ്പാണിത്. അവരുടെ എതിർപ്പിനെ അവഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് യു.ഡി.എഫ്. ഈ ബിൽ പാസ്സാക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ടി. കെ. ദേവകുമാർ പറഞ്ഞ കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് സെക്ടറിലെ കാര്യം ഈ ബില്ലുമായി ബന്ധമില്ലാത്തതാണെങ്കിലും വളരെ വർഷങ്ങളായി നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടു കൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റും ചെയ്തില്ല, ഈ ഗവൺമെന്റും ചെയ്തില്ല. പ്രത്യേകിച്ച് സഹകരണ രംഗത്ത് സ്വയം സംഘടിച്ച് സർവ്വീസ് നടത്തി ജീവിക്കുന്ന പത്തറുന്നൂറ് തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ കാതലായ പ്രശ്നമാണ്. തീർച്ചയായും അത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തും. അതിനെത്തുടർന്ന് നടപടി ഉണ്ടാകും. ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി ഐഡന്റിറ്റി കാർഡിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. തൊഴിലാളികൾക്ക് ഫോട്ടോ പതിച്ച ഐഡന്റിറ്റി കാർഡ് കൊടുക്കും. അത് ഇതിന്റെ ഭാഗമാണ്. നമ്പർ ഓഫ് വെഹിക്കിൾസിന്റെ കാര്യം ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. സ്റ്റേജ് കാരിയേഴ്സ് 37,173 ഉള്ളതിൽ ഇതുവരെ 13,560 എണ്ണം മാത്രമാണ് ഇതിൽ വന്നിട്ടുള്ളത്. മിനി ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെ ടൂറിസ്റ്റ് ബസ്സുകളുടെ കാറ്റഗറിയിൽപ്പെട്ട 55,000 ബസ്സുകളുണ്ട്. ഒരെണ്ണം പോലും ഇതിൽ വന്നിട്ടില്ല. ലോറിയും മിനി ലോറിയുമായി 1,68,000 വെഹിക്കിൾസ് ഉള്ളതിൽ 2500 എണ്ണം മാത്രമാണ് ഇതുവരെ കവർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. മിനി ലോറികൾ 46,817 ഉള്ളതിൽ ഒന്നുപോലും വന്നിട്ടില്ല. 98,877 ടാക്സികളുള്ളതിൽ 330 എണ്ണം മാത്രമേ ഇതുവരെ വന്നിട്ടുള്ളൂ. 3,13,607 ഓട്ടോറിക്ഷകളുള്ളതിൽ 18,000 എണ്ണം, അതും മറ്റ് സ്കീമുകളിൽ വന്നത് മാത്രമേ ഇതിൽ വന്നിട്ടുള്ളൂ. ഈ സ്കീമിൽ വരേണ്ടതൊന്നും വന്നിട്ടില്ല. 17,053 ട്രാക്ടേഴ്സ് ഉള്ളതിൽ 172 എണ്ണം മാത്രമാണ് ഇതുവരെ വന്നിട്ടുള്ളത്. 7,30,000 വെഹിക്കിൾസ് ഉള്ളതിൽ 16,614 വെഹിക്കിൾസ് മാത്രമേ ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ വന്നിട്ടുള്ളൂ. അതിൽ 13,000 ബസ്സുകളാണ്. ഈ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന സംഘടനകളും ട്രേഡ് യൂണിയനുകളും എല്ലാംകൂടി വിചാരിച്ചാൽ ഈ തൊഴിലാളികളെ മുഴുവൻ ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടു വന്ന് സോഷ്യൽ സെക്യൂരിറ്റി ഇല്ലാത്ത പത്ത് ലക്ഷത്തോളം

3 P.M.]

തൊഴിലാളികളെ സോഷ്യൽ സെക്യൂരിറ്റിയുടെ പരിധിയിൽ കൊണ്ടുവരാനും ഇതിനെ നല്ല ഒരു ബോർഡാക്കി കാര്യക്ഷമമാക്കി പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനും കഴിയും. ടാക്സ് മുൻകൂറായി അടയ്ക്കണമെന്നു പറയുന്നത് ഹൈക്കോടതി വിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്. ഹൈക്കോടതി വിധിയുടെ ആ സെന്റൻസ് ഞാൻ വായിക്കാം. Tax in respect of the vehicles could also be collected only after getting clearance certificate from the Welfare Fund Officer regarding the remittance of the Welfare Board. അങ്ങനെ തന്നെയാക്കണമെന്ന് നിഷ്കർഷിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ വെളിച്ചത്തിലാണ് നമ്മൾ ഈ അമെന്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. കോടതിയിൽ പോയാൽ ഈ വിധി നിൽക്കുന്നിടത്തോളം അത് നിൽക്കുമെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. ഇതിൽ ഉറച്ചു നിൽക്കാൻ തന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനം. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ നല്ലൊരു കളക്ഷൻ ഇതിൽ വരും. ഈ തൊഴിലാളികൾക്ക് നല്ല ക്ഷേമപദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കാനും കഴിയുമെന്ന വിശ്വാസമുണ്ട്. ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി, അങ്ങയുടെ ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി: പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല.

ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിക്കപ്പെട്ടു.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ, അങ്ങയുടെ ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നില്ല.

ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിക്കപ്പെട്ടു.

മി. സ്പീക്കർ: 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (അമെന്റ്മെന്റ്) ബിൽ പൊതുമരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താവിനിമയവും സംബന്ധിച്ച V-ാം നമ്പർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ .....
പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കുന്നു. സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2005 ജൂലായ് 8-ാം തീയതി വെള്ളിയാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി സഭ ഉച്ചയ്ക്കുശേഷം 3.04-ന് പിരിഞ്ഞു.)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly